

CALIDAD Y SEGURIDAD, UN BINOMIO INSEPARABLE

LOS accidentes laborales en sus distintas vertientes, con mayor o menor gravedad, con incapacidades temporales o permanentes, y en el peor de los casos con la muerte, siguen siendo un espectro que se abate sobre la vida laboral de las sociedades civilizadas. La técnica y la investigación producen constantes mejoras que facilitan la lucha contra los accidentes; junto a ellas, las campañas de mentalización del trabajador para que valore el riesgo que corre cuando desarrolla un determinado trabajo y las de prevención de accidentes son aliados poderosos en la lucha por disminuir el riesgo cotidiano de los trabajos considerados peligrosos.

"Trabajo seguro, calidad para todos" es el lema bajo el que se lanza en este año 1984 la Cam-

paña de Seguridad e Higiene en el Trabajo, siguiendo las directrices marcadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles. Estas campañas internacionales, canalizadas a través de la Subcomisión 9/A "Seguridad en el trabajo" de la UIC, se celebran cada tres años. Cada trienio, las administraciones ferroviarias integradas en este organismo europeo realizan una campaña bajo un lema común y con unos objetivos comunes, pero con las características propias y más adecuadas a sus peculiaridades.

"La diferencia entre estas campañas internacionales y las que nosotros organizamos anualmente —dice Javier Iraeta, jefe de la Unidad de Seguridad e Higiene en el Trabajo de RENFE— está en que, al ser internacional europea, se le da más realce que a las realizadas por nuestra cuenta. En cuanto a la temática, las de la UIC tienen un carácter más general y se dirigen a todos los agentes, mientras que las nuestras tienden a ser monográficas y suelen dedicarse a sectores concretos del trabajo ferroviario; por



La utilización de prendas de protección es un aliado fundamental en la prevención de accidentes.

ejemplo, la del año pasado se centraba en maniobras y enganches".

Normativa insuficiente

La norma más importante que existe sobre seguridad e higiene en el trabajo es la Ordenanza que data del año 1971, complementada con distintas reglamentaciones sobre puntos concretos. En cualquier caso, es una normativa de carácter general muy amplio y que ya en el momento de su publicación adolecía de algunas carencias. "Diga-

mos que hay una teoría sobre la prevención —continúa el señor Iraeta— y en cada empresa existe un cuerpo de normas basadas en esto. En RENFE hay determinados sectores muy reglamentados, como es el caso de circulación. Sin embargo, existen en otros sectores lagunas —prosigue— que estamos intentando cubrir creando una normativa para ellos. Una vez realizado el conjunto de nuevas normas a aplicar, se consulta con las Zonas y las dependencias. En este sentido hemos creado una normativa sobre prendas, y más cercana en el tiempo, el año pasado, hicimos la relativa a trabajos en techos de unidades o locomotoras cuando existe catenaria".

Son diversas las causas que inciden en la elección del tema

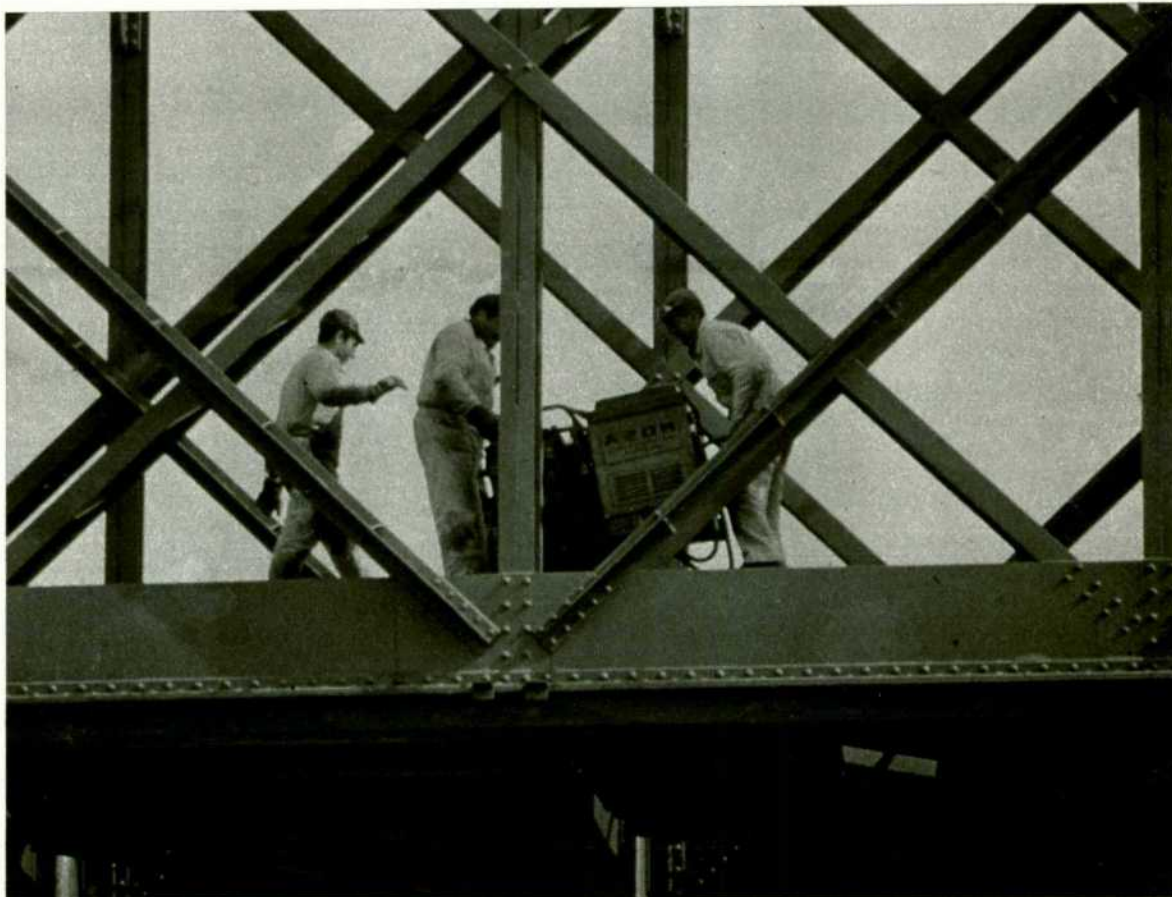
monográfico para una campaña de seguridad. "Por un lado, los accidentes. La campaña del 83 la dedicamos a maniobras y enganches, no porque comparativamente el número de accidentes fuera mayor, sino porque éstos eran más graves y muchas veces mortales. Otras veces —especifica Javier Iraeta— es aconsejable hacer una campaña porque hay alguna deficiencia, como en el caso de las prendas de protección, cuyo uso era insuficiente". La información sobre accidentes se recibe en la Unidad de

- *Cada tres años, la campaña de Seguridad e Higiene en el Trabajo de RENFE se organiza en colaboración con la UIC.*
- *Las campañas anuales tienen un carácter monográfico y van dirigidas a un grupo concreto de trabajadores.*

Seguridad e Higiene en el Trabajo a través de los partes a que dan lugar, aunque no haya baja. "Con esos partes nosotros hacemos una estadística para saber qué tipo de accidentes son los más comunes, en qué servicios se producen, etc. Aparte de esto giramos unas visitas de inspección, tanto el personal de la Unidad como los técnicos de las distintas Zonas. Podemos decir que nosotros somos un 'staff', dependemos del Área de Personal, elaboramos las normas generales, directrices y programamos directamente el trabajo, y el personal de seguridad e higiene de las Zonas realiza la supervisión más inmediata. También desarrollamos directamente las valoraciones de riesgo higiénico y apoyamos a las Zonas en algunos trabajos".

Percibir el peligro

La presentación de la campaña se hace con estructura piramidal. El acto inaugural, con asistencia del presidente de la Red y de la alta dirección, se celebra en Madrid. Posteriormente, en cada cabecera de Zona tiene lugar un acto semejante, al que acude la



La relación seguridad-calidad, punto de apoyo de la campaña de este año.

La seguridad en cifras

La quiebra profunda en la cotidianidad que es un accidente, el salto en el vacío que une el momento anterior de plena normalidad y el posterior en el que ya se ha producido el accidente, ese segundo trágico, de estupor, de ilógica e inaprehensible irrealidad que manda la señal de inseguridad a nuestro cerebro, la sensación de que el accidente puede producirse en cualquier momento con el distanciamiento de las causas reales que lo motiven. Sin embargo, la impresión es falsa, existen causas objetivas y concretas que los provocan, y entre ellas no es la menor la conducta inadecuada del trabajador. De ahí la importancia de la mentalización del agente y la necesidad de ofrecer una formación sobre prevención desde el ingreso en la Red.

Las cifras hablan por sí solas, ellas demuestran que existen momentos especialmente críticos en los que con mayor frecuencia se producen accidentes.

El lunes es el día de la semana que con más asiduidad se producen, un 22,41 por 100 de los ocurridos durante 1983 en la Red sucedieron durante este día. Las horas que van desde mediodía hasta las seis de la tarde son en las que

preferentemente se dan accidentes entre los agentes de la Red, el 25,24 por 100 de los mismos ocurrieron a estas horas, y suele coincidir con que el trabajador accidentado está entre la quinta y la séptima hora de su jornada laboral.

Manos, dedos, pies y tronco son las partes de nuestro cuerpo que más se lesionan. Entre ellas suman el 60,71 por 100 de los accidentes producidos durante el año 83; en las manos y dedos se produjeron 838 casos; en los pies, 693, y en el tronco, 617.

El número de accidentes que causaron baja en la Red durante 1983 fue de 3.858, de los cuales 374 corresponden a baja "in itinere" y el resto a accidentes en el lugar de trabajo. Ellos ocasionaron la pérdida de 171.554 jornadas de trabajo, 17.406 por accidentes "in itinere" y 162.148 por accidente en el lugar de trabajo.

Los accidentes se dan en la Red preferentemente en aquellos trabajos que se realizan a mano, tanto con herramientas como sin ellas, y la incidencia mayor se produce en Material (conservación de material rodante).

El número de accidentes mortales que

entran dentro del ámbito de la seguridad e higiene en el trabajo ha experimentado una importante reducción, al igual que casi todos los índices, en comparación con años anteriores; el único que presenta una evolución negativa, es decir, un aumento de 1,48 puntos, ha sido la duración media de la incapacidad en la Red por baja, que es muy elevada: 46,54 días por accidente.

Durante 1982, el costo medio de un accidente para la empresa fue de 609.271 pesetas. RENFE pagó en este mismo año 483.380.135 pesetas como subsidios durante el período de baja y el importe total de las 183.494 jornadas de trabajo perdidas por accidente fue de 787.556.000.

Si comparamos el índice de incidencia, es decir, la relación entre el número de accidentes y el de agentes de RENFE con la media de la IUC en el año 1982, hay una coincidencia total: el índice de RENFE fue 50,23 y el de la UIC, 50,3. Aunque todavía no puede efectuarse una comparación de los datos de 1983, sí que puede observarse una notable reducción en el índice de incidencia de RENFE, que ha pasado a ser el 46,65.

"Existe una ecuación entre el riesgo que el trabajador percibe y el esfuerzo que está dispuesto a hacer para protegerse".



Estructura y organización

"Trabajo seguro, calidad para todos" es la octava de las campañas organizadas por la UIC. La primera de ellas en la que participó la Red española se organizó hace ya quince años, en 1969, y respondía al lema "Levantamiento de pesos". Posteriormente, y ya con una periodicidad trienal, se realizaron sendas campañas bajo los epígrafes: "Precaución" (1972), "Muestra el peligro al compañero" (1975), "Vehículos en movimiento" (1978), "Puesto de trabajo seguro, comportamiento seguro en el puesto de trabajo" (1981).

En RENFE, la organización de estas campañas y de las anuales, de mentalización del trabajador y prevención de accidentes, están a cargo de la Unidad de Seguridad e Higiene en el Trabajo, dependiente del Gabinete de Relaciones Industriales y de Acción Social integrado en el Área de Personal. Su antecedente directo fue un organismo central denominado "Condiciones de trabajo", creado en 1972.

Esta unidad se complementa operativamente con los equipos técnicos de se-

guridad e higiene en el trabajo, dependientes de las jefaturas de personal de las Zonas y las de los Talleres Centrales de Reparaciones.

Paralelamente y en estrecha colaboración con esta estructura técnica, existe otra formada por los Comités de Seguridad e Higiene en los que se integran los representantes de los trabajadores para lograr unas condiciones de trabajo más seguras y saludables.

La estructura funcional de este servicio, a través de la que logra su interacción con los agentes de la Red, es piramidal. En la base están los comités locales, distribuidos por toda la Red en número de 125. De ellos, 16 funcionan en la 1.ª Zona, 18 en la segunda y otros tantos en la 3.ª, 13 en la 4.ª, 18 en la 5.ª, 16 en la 6.ª y 17 en la 7.ª. Ocho más desarrollan su labor en los Talleres Centrales de Reparación y en los Talleres de Material Fijo, y el mismo número trabaja en las direcciones centrales.

Estos comités locales en las Zonas están repartidos en las delegaciones de Transportes, Material Motor, Material Re-

molcado, Instalaciones Fijas, Comercial y cabeceras de Zona. En todos ellos, además de representantes de los distintos servicios que constituyen cada delegación, cuentan con el asesoramiento de un técnico de seguridad e higiene en el trabajo del equipo zonal y un médico del sector laboral correspondiente. Especialistas que también están representados en los distintos comités de los Talleres Centrales de Reparación, en los de Material Fijo y en los de las direcciones centrales.

La instancia superior la constituyen los comités de zona, establecidos en la cabecera de cada una de ellas; los comités conjuntos de los Talleres Centrales de Reparación y Talleres de Material Fijo y los comités de las direcciones centrales. En todos ellos existe representación de los comités locales.

El órgano supervisor y superior es el Comité General, que tiene su sede en la Dirección del Área de Personal. Su función es la de asesoramiento y control, y no tiene carácter ejecutivo en lo que respecta a las dependencias.

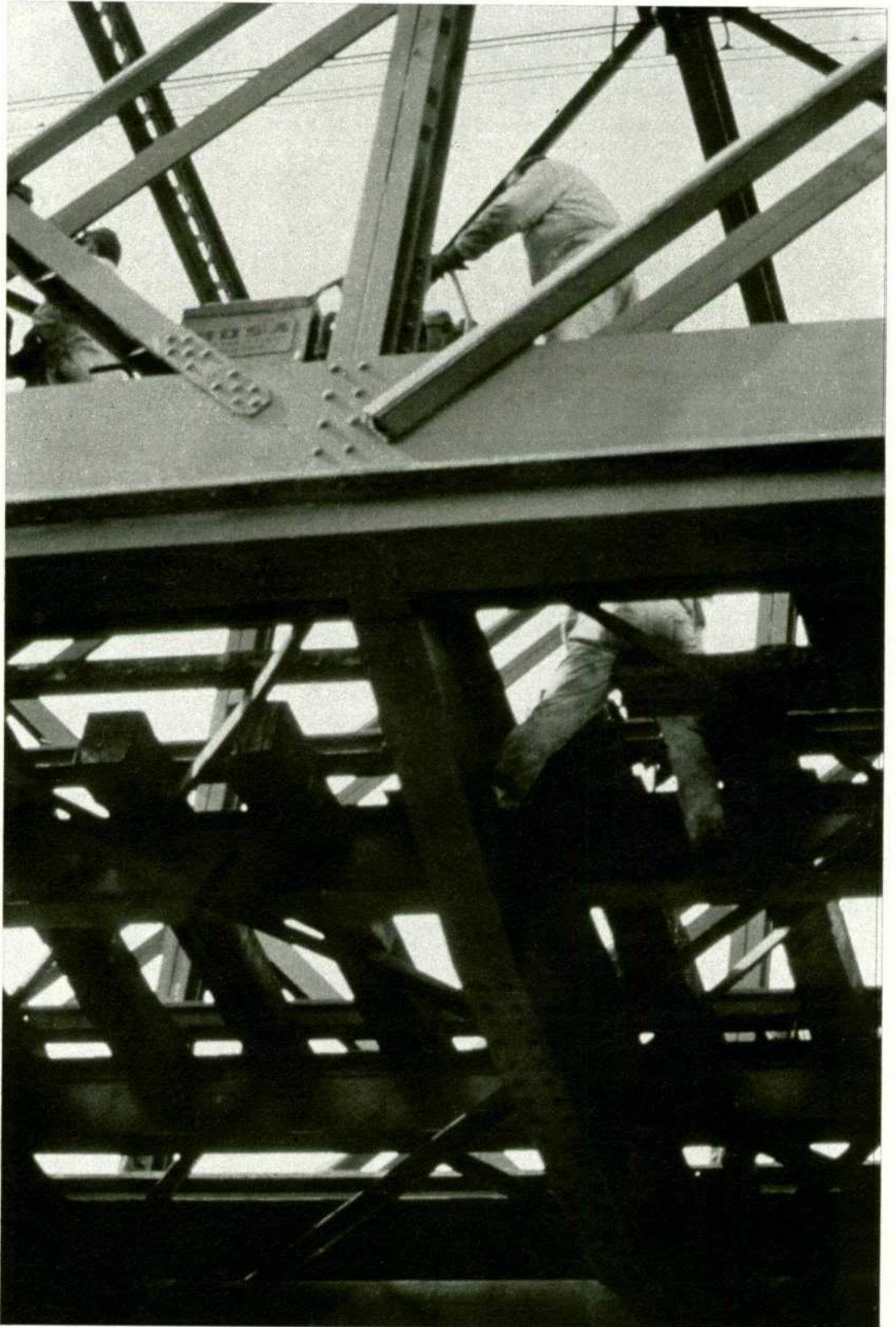
dirección de la misma. En este año intentamos que sea algo más que un acto inaugural y que se convierta en un "día de la seguridad" en la Zona. Esta presentación va dirigida a la jefatura de la Zona, pero muy especialmente a los delegados y mandos intermedios, que son los que luego van a llevar la campaña de una manera más operativa, para que se comprometan e impliquen en esta labor.

Carteles, calendarios, concursos, charlas explicativas en las dependencias, proyección de diapositivas y películas son los medios con los que trabaja más directamente la Unidad de Seguridad e Higiene para hacer penetrar sus campañas entre los agentes de la Red. "La incidencia de la campaña varía mucho según los efectivos con que cuenten para este tema. Hay Zonas que tienen cuatro o cinco técnicos —explica— y que lógicamente tienen una mayor efectividad que las que sólo cuentan con dos". Este año, para fomentar la participación está prevista la realización de varios concursos a nivel Red, además del tradicional de carteles sobre sugerencias en relación a la campaña, sobre protección tanto individual como colectiva, limpieza, señalización...

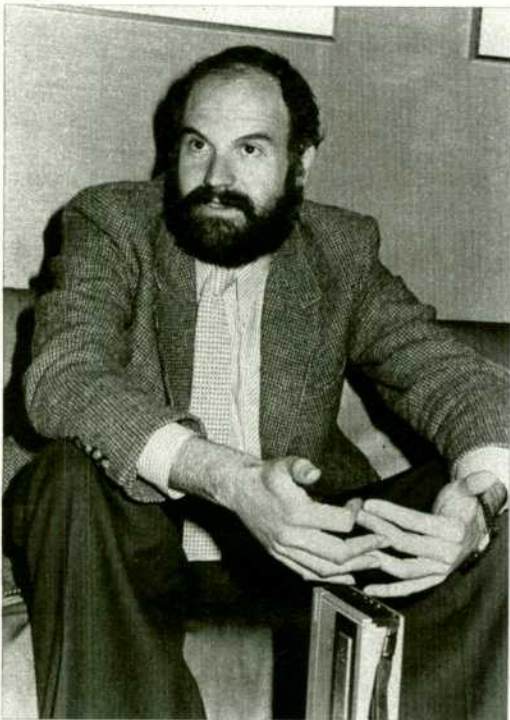
Para la prevención de accidentes es fundamental la mentalización del trabajador con respecto al riesgo que puede correr al realizar una determinada labor. "Existe una ecuación entre el riesgo que el trabajador percibe —continúa el señor Iraeta— y el esfuerzo que está dispuesto a hacer para protegerse. Es decir, que si su percepción del peligro es muy grande, evidentemente está

dispuesto a gastar de su tiempo, de su esfuerzo en cantidad proporcional; sin embargo, si lo percibe como lejano que puede afectar a otros, pero no a él, está dispuesto a hacer menos sacrificios. Es decir, existe una regla de economía que no va tanto en función de la comodidad como del riesgo percibido. También influyen factores como la cul-

tura o subcultura de la dependencia —continúa—. Si en el centro de trabajo existe cultura machista, en el sentido de ser 'macho', de hacer burradas, valorará menos las medidas de seguridad. Asimismo, es importante la presión que se ejerza por medio de sanciones a quien no utilice las prendas de protección, por ejemplo".—**A. S.**



La mentalización del trabajador sobre el peligro que corre al realizar un determinado trabajo sin la protección adecuada es un elemento indispensable para evitar el accidente.



Javier Iraeta, jefe de la Unidad de Seguridad e Higiene en el Trabajo.